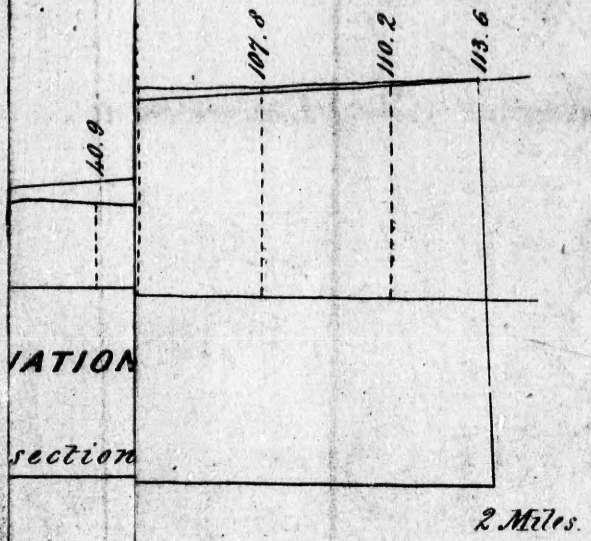
P385.71
M768p

Prospection



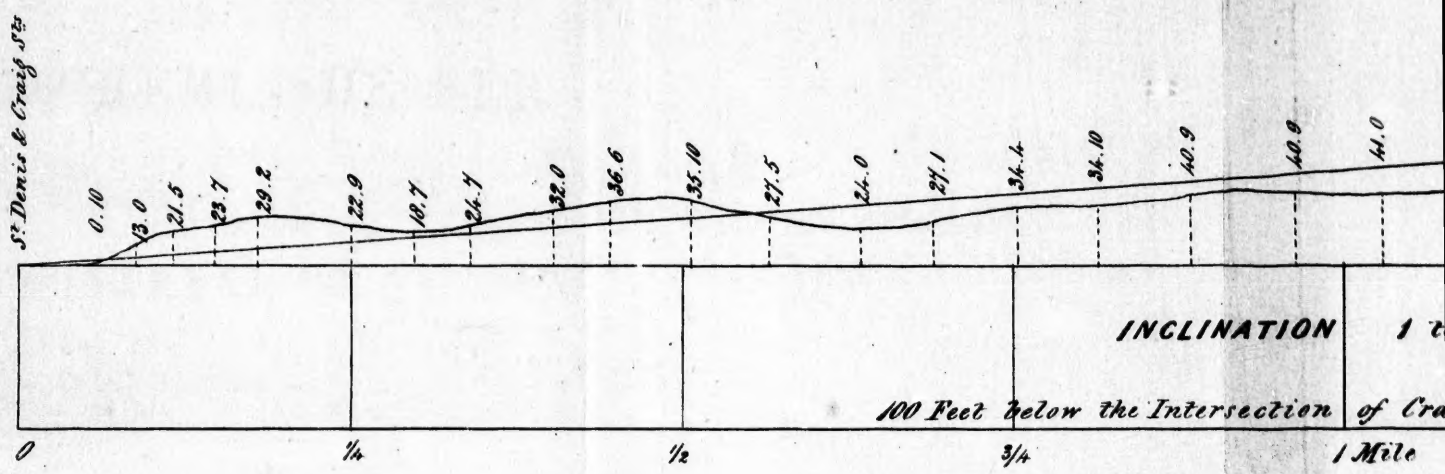
VATION

section

ION,

il Road

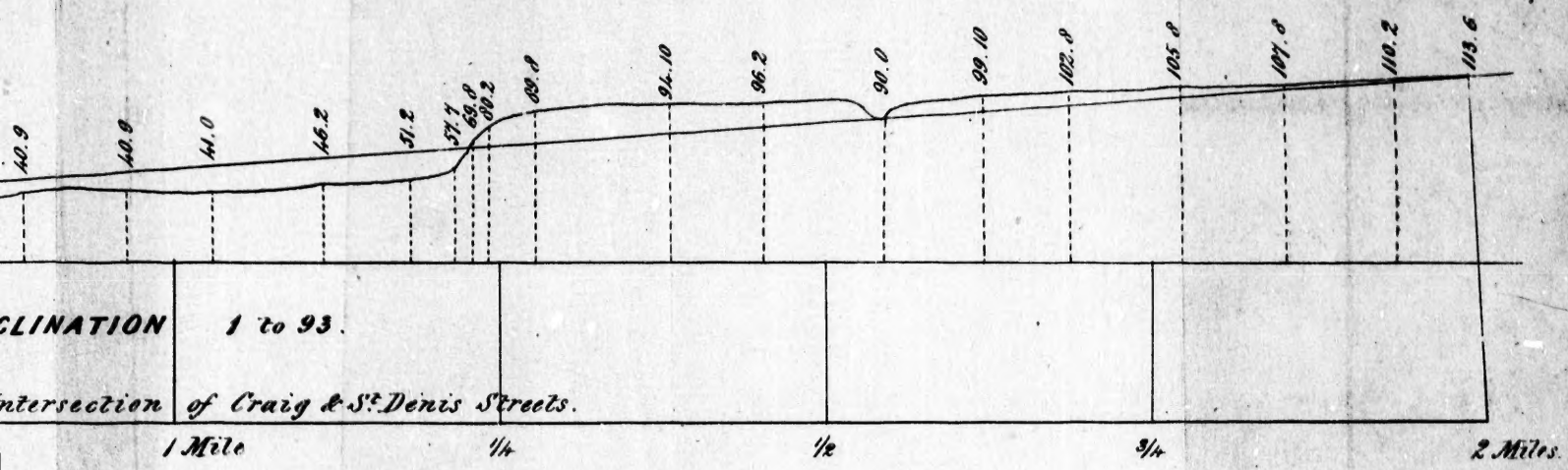
s.



SECTION,

Of part of the Montreal and Bytown Rail Road, from
Denis and Craig Streets, to Cote St. Louis.

Perspective



CTION,

Rail Road, from the Intersection of St
Louis.

P385.7
M76

C

MO

PROSPECTUS

DU

CHEMIN DE FER

DE

MONTREAL ET BYTOWN.

Montreal:
IMPRIME PAR JOHN LOVELL, RUE ST. NICOLAS.

1853.

PROSPECTUS

DU CHEMIN DE FER DE MONTREAL ET BYTOWN.

Aux Citoyens des Villes et Comtes interesses dans le Chemin de Fer de Montreal et Bytown.

Le tems est enfin venu de vous faire l'exposé de nos procédés et présenter une revue des élémens de richesse qui doivent contribuer à élever cette entreprise au rang et à l'importance d'une spéculation commerciale.

En nous adressant à vous, nous savons que nos paroles non seulement seront entendues dans toutes les parties de votre pays, mais qu'elles traverseront aussi l'Atlantique, pour aviser, instruire et guider ceux qui cherchent à placer leurs capitaux dans le Canada. Nous sentons la responsabilité de cette position, et comme hommes pratiques, ayant une connaissance parfaite du pays, témoins de son accroissement rapide et fermement convaincus de sa grandeur future, nous nous croyons justifiables de dérouler avec confiance quels résultats nous anticipons de cette entreprise, surtout lorsque nous pouvons invoquer le fait important sous le rapport financier, que des Conseils Municipaux ont déjà témoigné leur disposition à encourager cet ouvrage en y engageant leur Crédit. Nous sommes ainsi audessus de la tentation de farder le tableau que nous allons vous exposer et nous nous bornerons à détailler les sources de nos profits, le mouvement que prendra le trafic, le territoire que ce chemin ouvrira à l'exploitation, et l'augmentation daus l'emploi du capital et du travail que les mines, les forêts et l'agriculture amèneront.

Une exploration a déjà démontré d'une manière satisfaisante que le chemin peut arriver dans la Cité par une ligne qui, suivant la direction du chemin Papineau ou de la rue St. Denis, est non seulement praticable, mais

73140

n'offre aucune difficulté qui ne puisse être facilement surmontée et que entraîne des frais considérables. Le terrain nécessaire pourra être obtenu à des prix modérés, nombre de propriétaires atteints par l'Incendie de l'an dernier n'ayant pas encore rebâti leurs habitations.

Mr. Regnaud, homme de science, a fait un examen de l'arrivée à Montréal par le côté nord-est de la montagne et le rapport qui en a été publié en février dernier se trouve corroboré et confirmé par l'arpentage dont le rapport et un plan sont ci-annexés.

L'élévation peu considérable du Côteau Barron franchie, on peut tirer une ligne droite de Montréal à Grenville, la configuration naturelle de la contrée étant singulièrement propice pour un chemin à lisses, le sol uni et plat et les ponts des rivières et ruisseaux comparativement faciles.—Tout le long de cette route les terres sont fertiles et cultivées, la population est dense et riche, les villages sont nombreux et importans, et la quantité des produits d'agriculture qui cherchera un débouché à Montréal ne pourra être calculée que par l'étendue des demandes. De Grenville à Bytown la rive sud de l'Ottawa est également plane, et dans Gloucester, Cumberland et Clarence, il règne une ceinture de terres à bois, éloignée de quatre ou cinq milles en certains endroits et dans d'autres d'environ un mille seulement de la rivière. Le sol est une forte glaise bleue, capable de produire du bled en l'égoutant et la cultivant; la forêt se compose de cèdres et d'épinettes dont les souches peuvent être aisément déracinées. Cette ceinture de bois est entrecoupée de nombreux ruisseaux.

Le principal objet doit être de s'assurer la ligne la plus courte et la plus directe entre le Comté de Montréal et Bytown. Pour atteindre ce résultat, on doit faire céder tous les autres intérêts. La ligne droite doit être regardée comme l'artère ou grand tronc que devra alimenter nombre de branches auxiliaires de voies ferrées, et il n'y a aucun doute que plus tard lorsque la région du nord aura été établie et civilisée, cette ligne principale ne serve de canal pour le transport des produits recueillis à des centaines de milles de distance au nord, ou amassés sur les eaux des grands lacs et roulant depuis la Baie Georgienne le long de cette ligne jusqu'à cette Cité.

Une route a déjà été tracée pour un chemin de fer depuis Bytown jusqu'à la Baie Georgienne sur le lac

Huron, et, sur ce continent, lorsque l'opinion des masses est clairement exprimée en faveur d'une entreprise publique, cette dernière arrive bientôt à maturité. Un coup d'œil sur la carte de l'Amérique du Nord convaincra toute personne connaissant ce continent, qu'un chemin de fer de Montréal à Bytown et de là à la Baie Georgienne jouira avant peu d'années, de la même confiance que le Grand Tronc qui lie Montréal à Toronto.

Le passage suivant extrait d'nn rapport admirable publié en 1851 par Mr. T. Fleming, Arpenteur, d'une exploration par lui faite depuis la rue Craig en cette ville jusqu'à Bytown pour une voie ferrée, et sur la facilité de l'exécuter, donne une idée lucide et succinte de la nature du pays entre Montréal et Bytown.

Rapport sur un projet du Tronc de chemin de fer depuis la Cité de Montréal jusqu'à la Cité de Kingston, par Bytown et Perth.

En vue du chemin projetté entre Montréal et Kingston, j'ai examiné le pays intermédiaire, et je suis d'avis que la ligne en quittant Montréal devrait passer par ou près du village de Ste. Thérèse, qu'on peut atteindre facilement en jettant des ponts sur les Branches de l'Ottawa en cet endroit et sans encourir de dépenses extraordinaires. La ligne de là devrait passer au village de St. André en suivant une direction presque droite sur un sol à peu près de niveau, laissant à une petite distance au Sud le village de St. Eustache. De St. André, elle peut être dirigeé le soit à travers Carillon où elle rencontrera la tête des eaux navigables du lac des Deux-Montagnes, ou en passant derrière ce village et de là aller traverser l'Ottawa à l'Isle de Struther (maintenant Isle de Watson). Ici la rivière de chaque côté de l'isle ne présente aucune difficulté pour la construction d'un pont, qui y serait moins exposé qu'en tout autre endroit, soit audessus ou audessous, aux efforts de la glace. De ce point, du côté du Haut-Canada, sur la rive droite de la Rivière, le chemin serait presque de niveau en passant par Hawkesbury, l'Orignal et les Sources de Caledonia. A l'Orignal, le chemin rejoindrait la navigation à vapeur de l'Ottawa allant à Bytown. Des Sources il se continuerait par les Chûtes de Jessup jusqu'à la rivière du sud de la Petite Nation, et de là par une ligne droite et de niveau jnsqu'à Bytown.

" Tout le long de la route le chemin de fer parcourra une surface généralement plane et unie et ne rencontrera aucun obstacle à sa construction, qui se fera avec la dépense la plus minime, comparée avec toute autre ligne de même étendue, car partout on y trouve en abondance les matériaux nécessaires, savoir, la pierre, le gravier, le sable et le bois.

" De Bytown à Perth la route devierait peu de la ligne directe et conserverait son niveau, ne requérant que de petites excavations ou remblais et quelques conduits souterrains ou petits ponts.

" Sur le tout je suis d'opinion que, quant aux frais de construction, à l'exception de la différence qu'il pourrait y avoir entre le coût des ponts traversant l'Ottawa, à l'Isle Jésus et à l'Isle Watson, et ceux à Vaudreuil (les premiers ne devant pas excéder le double des derniers) un chemin de fer par la voie que je viens de tracer, couterait au moins dix par cent par mille, de moins que par toute autre route, au sud, et à raison du niveau du terrain, la pente du chemin serait bien moindre.

" A l'égard de la distance entre les deux points extrêmes, vu l'absence du côté du nord de courbes et sinuosités qu'on rencontre en prenant la route sud, qui passerait par un terrain plus accidenté, cette dernière, quoiqu'en apparence plus directe, ne serait pas beaucoup plus courte.

" La distance par la route du Nord sera comme suit :

" De Montréal à Ste. Thérèse	15	Milles.
" " Ste. Thérèse à St. André	30	"
" " St. André à L'Orignal	17½	"
" " L'Orignal à Bytown	46	"
" Total	108½	milles."

C'est néanmoins une question bien digne de la plus sérieuse considération, savoir si un chemin de fer construit en entier sur la rive nord, sur la ligne des moulins à bois, ne réunirait pas tous les avantages qu'on anticipe, et s'il ne serait pas également propre à l'établissement de cette partie du Pays. Des personnes marquantes assurent qu'on trouvera au nord un sol aussi nivelé que celui du sud, en se servant du chemin fait par le Gouvernement ;—que les intérêts des compagnies de commerce engagées dans la préparation des madriers sont plus im-

portants et plus dignes d'attention que tout le trafic qu'on pourrait trouver sur le côté sud, et que des territoires riches et considérables s'établissent rapidement dans le voisinage de la ligne de chemin suggérée. Ces prétentions exigent que des explorations soignées précèdent la fixation du chemin, et pour concilier les demandes en conflit, il pourrait se faire qu'on en vint à la détermination de faire bifurquer le chemin près de Grenville et remonter ainsi l'Ottawa sur ses deux rives.

Il y a plusieurs rivières du côté nord de l'Ottawa qui requerraient des ponts, si le chemin de fer suit cette direction, mais des rapports qu'on a mis entre nos mains portent que leur coût serait modéré ; il est certain du moins que le bois requis pour les faire peut être acheté au plus bas prix, croissant sur les bords mêmes des rivières qu'il faudra traverser.

La charte qui a reçu la sanction royale le 23 avril 1853 contient toutes les dispositions essentielles pour la construction et mise en opération du chemin.

Les pouvoirs accordés à la compagnie comprennent le droit de faire des embranchemens, et de placer des lisses dans aucune des rues de Montréal pour arriver au Pont projetté sur le St. Laurent, ou pour s'unir au grand Tronc au dessus de la Cité. Le fond capital de la Compagnie est de £600,000, divisé en 24,000 parts de £25 chacune payable par instalmens de 10 par cent après un mois d'avis.

La compagnie peut emprunter sur obligation (*Bond*,) et les municipalités sont autorisées à prendre des actions dans le Fond de la Compagnie.

L'acte incorporant la Compagnie du chemin de Fer de Bytown et Pembroke a également reçu la sanction royale pendant cette session. Ce chemin de fer, qni est en réalité une extension de la ligne de Montréal à Bytown, doit, suivant le programme de ceux qui l'ont projetté, "Unir Bytown avec l'Intérieur, ouvrir des sources de commerce nouvelles et lucratives et contribuer à l'augmentation des Richesses et des Revenus de la Province."

Sur la rive nord de l'Ottawa s'élèvent des moulins destinés uniquement à couper et préparer les madriers et bois de construction pour les marchés étrangers. Tous ces bois devront se transporter par le chemin de fer de Montréal et Bytown, à raison de la dépréciation qu'ils

souffrent par la flottaison sur l'Ottawa et dans les Rapides, et la réduction du prix fera préférer la voie du chemin de fer au transport par le moyen des bateaux. Il est même probable que, dans quelques années, lorsque le lac St. Pierre aura été creusé, et ce chemin terminé, l'exportation des madriers et bois de sciage sera faite dans des vaisseaux chargés dans le Port de Montréal; et qu'il s'établira un commerce lucratif avec Cuba et les Indes Occidentales.

Pour faciliter les opérations de ce commerce, il deviendra nécessaire d'ériger des quais et des bassins au pied du courant (Hochelaga) et établir une communication entr'eux et les moulins et manufactures pour la facilité des exportations.

Voici un état qui nous a été fourni par des intéressés, des moulins en opération, du nombre de scies qu'ils contiennent, de la quantité de bois scié et des hommes qui y sont employés.

	Scies.	Plançons.	Madriers	Hommes.
Moulins d'Hawkesbury sur l'Ottawa	110	75,000	640,000	300
De Bowman, Rivière au Lièvre.....	32	40,000	288,000	180
Bigelow " " " "	32	40,000	288,000	180
Gilmour " Gatineau.....	45	50,000	036,000	180
Wright " " " "	32	40,000	288,000	180
McKay & McKinnon, Bytown.....	36	20,000	44,000	108
Blaidell " " " "	23	25,000	180,000	90
Egan " Couillon	16	30,000	216,000	135
McMartin " Sud Petite Nation.....	16	20,000	144,000	90
Wilson " Bas de la Riv. Blanche.	22	20,000	144,000	90
Perkins " Haut " "	16	20,000	144,000	90
Chrysler " Bas Riv. Petite Nation	12	20,000	144,000	90
do	12	20,000	144,000	90
Casselman " " " "	12	20,000	144,000	90
			3,384000	1010

Le chemin de Montréal et Bytown étant la première tentative pour mettre les chemins de fer au service du commerce des bois et d'unir les manufactures avec un port de chargement, on ne peut citer aucun précédent applicable au cas actuel. On ne peut se guider que sur le fait que dans le District de Québec les madriers de même qualité que ceux de l'Ottawa coutent 3 pence chaque pour les charroyer à une distance de 10 milles. A ce taux letransport des madriers préparés aux moulins ci-dessus mentionnés rapporterait annuellement au chemin un revenu de £42,300. Mais la compétition par la

navigation diminuirait le prix du fret. Maintenant le taux pour le transport des madriers de la rivière Gatineau à Québec est de $6½ du cent par les barges et de $4½ en radeau ou *cajeux ;* un chemin de fer ne peut compter sur plus de $3 par cent morceaux de 12x9x3 transportés des moulins aux eaux navigables du St. Laurent, taux cependant qui produirait un revenu de £25,380.

Ces moulins nous montrent l'importance d'une seule branche de commerce alimentée par les forêts profondes du Nord. La contrée de l'Ottawa est sans contredit la région boisée la plus riche de ce continent ; et dans les siècles futurs la suprématie vanale des lacs et des côtes de l'Atlantique appartiendra nécessairement à la puissance qui en tiendra la possession. Son étendue excède la région boisée du Maine, celle des Provinces Inférieures et le Nord de l'Europe réunies ensemble. Elle est entrecoupée de rivières considérables et d'une chaine continue de lacs qui offrent toutes les facilités désirables pour les fins du commerce. Elle contient 80,000 milles quarrés, dont 3,000 seulement sont partiellement défrichés. Une grande partie des 37,516 milles quarrés de cette superficie situés entre les eaux de l'Ottawa et du Lac Huron, sera propre à la culture lorsque la forêt aura disparu, et pourra soutenir, d'après les calculs faits, un populations de 3,300,000. Dans 25 ans les Américains auront épuisés les forêts du Maine et du Nouveau Brnnswick, avec le système actuel. Les villes naissantes sur le bord de l'Atlantique augmentent chaque année leurs demandes de bois, et chaque révolution de calendrier nous rapproche de l'époque où la Région de l'Ottawa sera le seul endroit à l'Est des Montagnes Rocheuses dans l'Amérique du Nord, où l'on pourra se procurer du bois de construction.

On peut se faire une idée de la valeur et de l'étendue du commerce de bois à l'inspection du rapport officiel du bois qui est passé par les glissoires de Bytown l'an dernier, et qui ne comprend pas, il faut l'observer, ce qui s'exploite dans les moulins. Voici ce rapport.

18,967000	pieds	de Pin blanc	£474,177
2,317,301	"	" rouge	83,148
3,163	"	d'épinette	105
129,303	"	de chêne	5,387
62,769	"	d'orme	2,353
10,122	"	d'autres sortes	253
36,700	"	d'épars	1,840

284,482	" flottes	3,550
22,140	morceaux madriers 3 pouces	1,782
5,184	" planches 1 "	124
		£572,724

On doit se rappeler que ce rapport officiel ne contient que les bois descendus par les glissoires des Chaudières, et tirés des forêts qui se trouvent sur l'Ottawa au delà de Bytown ; mais d'autres rivières assez considérables telles que celles du Gatineau, du Lièvre et de la Petite Nation qui viennent se jeter dans l'Ottawa, apportent leur tribut au commerce et fournissent amplement leur part des bois d'exportation.

Les Promoteurs du chemin de Pembroke et Bytown qui doit être regardé comme le prolongement de celui de Montréal et Bytown plutôt que comme un projet isolé, ont recueilli pour le rapport qu'ils ont publié des statistiques où l'on peut puiser une idée de l'importance de la Région de l'Ottawa audessus de Bytown sous le rapport agricole.

On y trouve la liste suivante des produits d'agriculture tirés de cette partie de pays, savoir :

7,000	Barils d'Alcalis,	£ 43,750
85,000	do de Fleur,	89,250
500,000	Minots de Grains,	100,000
25,000	do Patates,	1,850
2,000	Tinettes de Beurre,	4,000
		£238,650

Cette somme ajoutée à celle de £572,722 valeur rapportée du Bois qui passe les glissoires des Chaudières, donne un total de £811,574 comme la valeur des exportations de cette partie qui n'a été que tout dernièrement explorée pour les fins du commerce, et dont on ne pourra bien apprécier l'importance, ajoute le rapport, " que " lorsque on aura utilisé la force motrice de ses nombreux " cours d'eau dans l'exploitation de manufactures, et " qu'on aura élevé des usines pour y travailler le fer et " autres produits des mines et carrières qu'on trouve dans " chacun des townships entre Bytown et Pembroke."

En parlant des pouvoirs d'eau de l'Ottawa et de ses tributaires, il n'est pas hors de propos de faire observer que la construction de ce chemin amènera une nouvelle industrie manufacturière. Maintenant nous envoyons aux Etats-Unis nos matériaux bruts, le bois tel qu'il sort

des mains du bucheron ; et là ces matériaux sont livrés à la main d'œuvre. On pourrait changer de méthode et fournir les articles de consommation tout préparés. La force motrice et la matière existe sur l'Ottawa ; un chemin de fer et du capital donneront le mouvement aux élemens de l'Industrie, et le Canada pourra fournir au marché de New-York le bois destiné aux constructions, planches, lattes, croisées, cadres de portes, planchers, boîtes d'emballage, etc., et ce commerce d'exportation se maintiendra durant les mois d'hiver, lorsque notre population est pour ainsi dire engourdie par la paresse.

Il est clair pour quiconque connait la topographie du pays que les Railroad de Montréal et Bytown, et Pembroke et Bytown, sont une même idée sous des noms différens. On sait que la région minière du lac Supérieur et du Sault Ste. Marie est 700 milles plus près de Montréal par la vallée de l'Ottawa que par la route tortueuse des lacs Ontario, Érié et Ste. Claire ; que Montréal est plus près que Toronto de la Baie Géorgienne ; que la distance de Montréal à la Baie Géorgienne par Perth, est de 300 milles, la distance de Montréal à Toronto par la ligne du Grand Tronc étant d'environ 400 milles, et que chaque mille que nous parcourons avec le chemin de fer en remontant la vallée de l'Ottawa nous rapproche de cette époque où le commerce de l'Ouest prenant la route de l'Ottawa arrivera dans cette ville par le chemin de fer de Montréal et Bytown.

On ne peut attacher trop d'importance sous le point de vue politique, commercial ou social, aux résultats qui doivent suivre l'extension des entreprises de chemins à lisses sur un territoire baigné d'un côté par les eaux d'un océan continental, de l'autre par celles de la Baie d'Hudson et qui s'étend jusqu'au cercle arctique. Qu'il regorge de tous les élemens de richesse minérale, c'est ce qui ressort de l'exploration partielle qui en a été faite, ainsi que plus haut relaté, et cet examen, fait, pour ainsi dire, à la volée, a mis au jour suffisamment de quoi convaincre tout homme réfléchi que les chaînes de montagnes du nord renferment dans leur sein du fer, du cuivre et des métaux précieux. L'histoire géologique du Canada ne date que de quelques années et jusqu'à la nomination de M. Logan notre habile géologue, comme chef de ce département en Canada, il n'y avait eu aucun travail systématique et suivi pour constater la nature, l'étendue et la valeur des

ressources minérales du pays. Nous lui devons la connaissance que le Canada ne le cède à aucune autre contrée sous ce rapport, et on a raison de croire que l'exportation des minéraux fournira plus tard une source permanente de revenu au chemin de Montréal et Bytown. Qu'on nous permette de citer un seul exemple de la richesse minérale du Canada, en ce moment. Il existe dans le voisinage de Hull un banc de minerai de fer de 40 pieds d'épaisseur, ayant tous les caractères du minerai composant le fer de Suède si renommé comme article de commerce et l'égalant pour la qualité. Sur les bords du Lac Champlain, le minerai de fer alimente de nombreuses fonderies, augmente la richesse de l'Etat de New-York et fournit un fret lucratif à une flotte de goëlettes.

C'est un fait notoire que la chaîne de collines qui borde l'horison à environ 60 milles au nord de cette ville est peu propre à la culture ; mais en revanche elles sont couvertes de forêts dont on peut tirer pendant des siècles des provisions illimitées de bois de chauffage pour fournir aux besoins croissants chaque année de la cité de Montréal et de ses environs. Pendant les rigueurs de l'hiver au Canada le combustible devient un article de première nécessité : et jusqu'à ce jour toutes les découvertes modernes n'ont pu procurer comme substitut au bois, un article de consommation domestique unissant la chaleur et l'économie. Le charbon bitumineux d'Angleterre pénètre bien dans la demeure des riches, et le charbon anthracite de la Pensylvanie est en requisition lorsque le bois atteint le prix des temps de disette ; mais la masse des habitans de la cité et des environs de Montréal s'approvisionne de bois descendant en *cajeux* les eaux de l'Outaouais ou transporté par terre de longues distances, et dont ce charroi augmente ainsi le prix. Le bois qui a flotté se trouve bien détérioré. L'érable des carrières apportée du nord par le chemin de fer, obtiendra toujours la préférence sur tout autre combustible, si on peut le livrer à Montréal pour 12s 6d la corde. Il y a pour le moins dix mille familles dans cette ville qui requièrent une provision annuelle de bois ; les environs en contiennent un nombre au moins égal, mais on peut sans hésiter compter 15,000 habitations consommant annuellement, proportion gardée, chacune quinze cordes de bois. La meilleure érable se vend en hiver jusqu'à $5 la corde, et en été de $3½ à 4.

Avec un bon système de chemins de fer, un embranchement du chemin de Montréal et Bytown pourrait pénétrer jusque dans ces montagnes et recevoir des provisions de bois à 6s. 6d. la corde livrée aux chars. Le fret en le calculant à 1s. par 10 milles, et estimant le parcours à 60 milles, porterait les prix de transport à 6s. la corde ; les deux sommes formeraient 12s. 6d. représentant le prix coutant et le fret de chaque corde. Un chemin de fer qui entreprendrait de rendre l'érable de première qualité à ce prix rendrait un service immense, épargnerait à la cité une dépense inutile de £50,000 par an, savoir, l'excédant du prix ordinaire sur le taux auquel le bois pourrait être livré par le chemin de fer ; et les associations charitables seraient soulagées proportionnellement dans les demandes qui leur sont faites pendant l'hiver pour le chauffage des classes pauvres.

Les moyens du chemin de fer pour transporter le bois peuvent s'étendre suivant le besoin ; et en portant à 225,000 cordes la quantité requise, coutant à la compagnie 6s. 6d. la corde et vendue à 12s. 6d. les revenus provenant de cette source seule rapporteraient £67,500 annuellement.

Ces calculs ont rapport à un sujet avec lequel tout citoyen est familier et toute personne sensée peut prononcer sur leur valeur. Les personnes étrangères au Canada pourraient peut-être se figurer que les autres chemins de fer peuvent faire compétition pour ce trafic au chemin de Montréal et Bytown. Il ne peut y avoir de rivalité sur ce point. La seule ligne de chemin de fer qui pourrait faire concurrence serait celle du St. Laurent et Portland ; mais aussitôt que cette ligne sera ouverte jusqu'à l'Atlantique, les Citoyens de Boston et de Portland et des villes situées sur ce chemin, envahiront le marché et enchériront sur les citoyens de Montréal.

Ce calcul présumé paraitra peut-être excessif, cependant l'expérience démontre qu'il ne l'est pas. Le nombre des acheteurs sera plus considérable qu'on ne l'estime ; le prix de revient du bois pourrait justement être fixé à 4s. 6d. ; la population augmente chaque année et le prix de 12s. 6d. par corde fera avorter toute opposition et assurera un écoulement facile et prompt.

Le Conseil de Ville a cru de son devoir de procurer aux citoyens une ample provision d'eau, quoique un fleuve baigne la Cité ; prenant en considération nos hivers

polaires, est-ce que le combustible nous est moins nécessaire ? N'est-il pas plus politique de donner de l'emploi à nos concitoyens et faire usage des combustibles que nous trouvons sur notre sol, que d'aller parcourir l'Ohio ou la Pensylvanie pour y chercher du charbon, tandis que nos Canadiens pendant cinq mois de l'année ne peuvent se livrer aux soins de l'agriculture ? Il n'y a pas de doute qu'en considérant cette question sous le rapport économique et social, le Conseil de ville aurait été justifiable de construire un chemin de fer pour approvisionner Montréal de bois, si le chemin de fer de Montréal et Bytown n'avait pas été projetté.

La population directement intéressée à ce chemin et l'étendue du territoire qui maintenant ne renferme que des établissemens épars, çà et là, et qui sera transformé par son influence sont dignes de remarques. Dans le recensement de 1850 les localités suivantes sont ainsi décrites :

	Arpens.	Population.
Renfrew	671,000	9,975
Lanark	574,000	22,901
Carlton	574,000	20,152
Bytown		6,616
Russell	242,400	11,847
Prescott	305,620	9,486
	2,367,540	70,978

Le recensement du Bas-Canada pour 1852 nous fournit les chiffres suivans.

	Population.
Ottawa	22,902
Deux Montagnes	30,470
Terrebonne	26,791
Montréal	77,381
	157,544

L'expérience des Statisticiens des Etats-Unis les a portés à fixer à deux piastres et demie le profit annuel qu'apporte à un chemin de fer chaque individu résidant dans l'arrondissement où ce chemin fait sentir son influence.

Les promoteurs du Grand Tronc ont réduit le taux pour cette province à deux piastres par an pour chaque habitant ; et comme on ne peut révoquer en doute l'intelligence de ces messieurs, leur expérience et leur aptitude à prononcer sainement sur cette matière, la compagnie

du chemin de Montréal et Bytown pourrait raisonnablement établir sur ce taux le revenu probable de ce chapitre de la recette ; mais pour ne pas donner d'espérances que la réalité ferait évanouir, elle réduit ce revenu probable à une piastre par tête. La population totale des localités indiquées ci-dessus est de 228,522 habitans, qui fourniraient une recette de £57,130 par an, à une piastre chaque.

La population généralement se double en 12½ ans, et dans certaines parties du pays le mouvement est plus rapide ; et les rapports prouvent qu'en certains cas la population avait doublé en 10 ans ; mais prenant le terme de 12½ ans comme régle il suit que dans 50 ans les comtés qu'on vient de nommer contiendront une population de 3,656,632 habitans. D'où l'on peut conclure qu'un chemin de fer construit pour durer des siècles, peut, dans un pays nouveau et grandissant comme le Canada, compter avec confiance sur une augmentation certaine et rapide dans ses revenus, par suite de l'accroissement naturel de la population, lors-même que le cours de l'émigration serait tout-à-coup suspendu.

La qualité admirable de la pierre qui gît en masse au nord de cette cité, la fait rechercher pour la construction des maisons aussi bien que des bâtisses publiques, et rend son usage plus commun. De vastes carrières ont été depuis longtemps exploitées pourrépondre aux demandes qui, l'an dernier, se sont élevées à 60,000 tonneaux. Le Rail-Road de Montréal et Bytown dans sa route, traversera les bancs de pierre à chaux de l'Isle de Montréal, ceux de l'Isle Jésus et de Terrebonne qui sont bien prisés. Ce chemin effectuera le transport de la pierre de ces carrières avec beaucoup moins de frais qu'au moyen des chevaux. La réduction du prix en étendra l'usage dans les constructions, en aidant à l'agrandissement futur de Montréal. La grandeur et le nombre des entreprises en contemplation justifient l'opinion qu'on pourrait transporter 100,000 tonneaux de pierre par le chemin de fer, si le fret en est réduit à 2s. le tonneau.

La chaux et le sable feraient également partie des articles de nature à augmenter les recettes de la compagnie.

Un article de fret important que le chemin de fer aurait à descendre à Montréal serait le produit des terres,

mais il est impossible d'arriver à des données exactes sur le montant qu'on peut en espérer. Des personnes au fait des ressources de cette partie du pays, affirment que du moment qu'un chemin de fer sera inauguré, et qu'un marché sûr sera ouvert au cultivateur, ce dernier pourra produire des provisions abondantes de légumes, grains, fourrage et viande de boucherie pour l'usage de cette Cité. L'effet de la mise en opération du chemin de fer au sud du St. Laurent, communiquant avec Boston, New-York et les principales villes sur le bord de l'Atlantique a été d'accaparer toutes les provisions des environs de Montréal et de les exporter sur des marchés où les produits de ferme obtiennent des prix plus élevés qu'à Montréal. C'est à cette cause qu'on doit attribuer l'élévation graduelle et constante du prix des denrées sur nos marchés ; il suit de là qu'il devient de la plus haute importance pour nous, de nous ouvrir un nouveau pays de production pour ramener le marché à son état normal. Le chemin que nous proposons avec ses embranchemens futurs, mettra les occupans d'au moins dix mille terres, en mesure de cultiver avec profit les produits dont nous avons besoin. Les frais de transport à l'heure qu'il est, paralysent leur industrie ; mais facilitez leurs rapports avec cette Cité populeuse, et vous anéantissez de suite le seul obstacle qui s'oppose à leur développement ; un chemin de fer peut seul amener ce résultat, et son ouverture au public donnera une nouvelle impulsion à l'agriculture, et rapportera un revenu de cinquante mille piastres à l'entreprise. Cet estimé est bien modéré, car M. Sinclair, de la Pointe Fortune, dans une *adresse* aux habitants du Comté des Deux Montagnes, calcule que les passagers et le fret de ce comté seul produiront £12,310, somme plus forte que l'estimation que nous faisons pour toute la route. Le revenu des Barrières lui a servi de bâse pour cette supputation.

La quantité d'alcalis descendue du Comté de l'Ottawa par le Canal de Grenville l'été dernier s'est montée à 7,000 Barils, sans comprendre ce que les fermiers ont transporté eux-mêmes avec leurs propres voitures.

Jettons un regard maintenant sur le fret montant qui sera peu considérable comparé au fret descendant. Le sel, inutile aux bestiaux en Angleterre avec l'atmosphère chargé de matières salines, est un article de première nécessité pour le maintien de la santé des bestiaux

dans le climat sec du Continent de l'Amérique. Il se vend maintenant dans le Comté de l'Ottawa de 3s. à 3s. 6d. le minot, mais cette cherté en arrête la consommation. Sous le tarif proposé des importations, le sel entrera franc de tous droits et ne coutera guère plus d'un chelin rendu sur n'importe quelle partie de la ligne.

L'an dernier il en a été voituré par la voie du canal de Grenville près de 2,000 tonneaux, mais cette quantité n'est qu'une partie de ce qui entre dans la consommation, les commerçans faisant rendre *en sleigh* pendant l'hiver la provision qu'ils en achètent en cette ville.

Toutes les provisions de bouche pour la population employée dans les chantiers de l'ouest prendraient la voie de ce chemin.

Le tableau des hommes et animaux employés aux chantiers, et des vivres qu'ils consomment a déjà été publié :

10,800 hommes
4,320 attelages de chevaux
1,080 " de bœufs.

Vivres

39,700 Barils de fleur
27,000 " " lard
2,700 Boîtes de thé.

Pour le transport de ces articles on choisirait nécessairement le chemin de fer, et les individus chargés de conduire les *cajeux* de bois à Québec préféreraient indubitablement ce mode rapide et à bon marché de voyager.

Voici un aperçu de différens articles expédiés au comté de l'Ottawa ; Gypse ou Platre, quantité moyenne ; Charbon, peut-être 300 tonneaux ; fer manufacturé et en barres, 3,000 tonneaux ; poisson, 1,200 tonneaux ; Sucre, 700 ton : Marchandises 9,000 ton : Fayence et Poterie 400 ton : Ce ne sont là que des chiffres approximatifs fondés sur les rapports de l'Ecluse de Ste. Anne, et sur un état de la consommation actuelle de quelques objets. Les provisions de bouche pour l'usage des personnes occupées à préparer le bois et aux moulins peuvent être évaluées à 6,000 tonneaux, et tous ces items réunis nous offrent un total de 48,100 tonneaux dont le revenu probable en faveur du chemin de fer serait de £7,000.

Ayant ainsi parcouru les formes sous lesquelles le revenu du chemin contemplé se développera, une récapitulation fera voir combien cette entreprise sera profitable à ses actionnaires. On peut affirmer que ce chemin tirera des sources locales un dividende de profits plus considérable, qu'aucun autre placement de ce genre n'en peut réaliser ; outre la satisfaction que ce trafic naîtra dans un rayon si éloigné des autres lignes qu'il ne pourra y avoir de rivalité, en même temps que ce trafic fournira à Montréal précisément les produits dont elle a besoin.

	Milles
Distance de Montréal à Bytown par chemin public....	120
Diminution par le chemin de fer.....	12
	108

Coût probable.....£600,000

REVENU.

Recette des passagers. Dans les Etats-Unis on a établi à 12s. 6d. le profit par chaque individu. Le Grand Tronc a adopté le chiffre de 10s. par tête comme la proportionnelle du profit tirée de la population qui se trouve dans le rayon d'influence du chemin de fer. Pour le chemin de Montréal et Bytown nous réduisons l'estimation de 50 pour cent, afin de faire la part plus large aux cas imprévus ; ainsi la population des Comtés intéressés au chemin étant de 228,522 habitans, en allouant 5s. par tête, on aura une recette de	£ 57,130	10	0
Recette du Fret descendant.			
Madriers et bois scié—3,884,000 de 12 x 9 x 3 à $3 par cent.....	25,690	0	0
Do. Bois de corde 225,000 cordes à 6s.....	25,680	0	0
Do. Pierre, Chaux, &c., &c.....	10,000	0	0
Do. Produits d'agriculture, bestiaux, &c.....	12,500	0	0
Do. Transport des Malles.....	4,000	0	0
Revenu du Fret Montant.			
Do. Sel, gypse, charbon, fonte, fer en barre, poisson, sucre et marchandises calculées au plus bas à 28,000 tonneaux à 5s.....	8,000	0	0
	£183,810	10	0
A déduire 40 pour cent pour frais d'entretien.....	73,524	4	0
Profit net égal à 19 pour cent sur le capital.....	£110,286	6	0

La ville de Montréal est particulièrement intéressée au succès de ce projet, en autant que ce chemin lui ap-

portera en abondance, des alimens, des produits d'agriculture, du combustible et du bois de construction, et augmentera son commerce avec l'intérieur. Il donnera plus de valeur aux terres du nord, inaugurera une ligne magnifique de communication s'étendant vers l'est jusqu'à Québec, pénétrant au nord au sin des régions intérieures qui n'ont pas encore été explorées, et à l'ouest, unissant les Grands lacs avec Montréal.

On comprend que ces raisons ont dû engager nombre de citoyens opulens à faire valoir cette entreprise, et il est bien entendu que, lorsque le temps sera venu, le Conseil de Ville aidera de son crédit la construction de ce chemin. Les municipalités de Terrebonne et des Deux Montagnes ont témoigné leur disposition d'encourager un chemin de fer qui traverserait leurs Comtés en lui prêtant également leur crédit—

On a fait une question importante de la possibilité de construire des ponts sur les rivières à traverser. Sur les rives de l'Ottawa entre l'Isle de Montréal et l'Isle Jésus, il en existe déjà plusieurs, l'éloignement des rives varie ; On peut en fixer la moyenne de 1,000 à 1,500 pieds. On peut aisément y construire des ponts pour le chemin de fer au prix de 12,500 sterling.

La branche de l'Ottawa qui coule entre l'Isle Jésus et Terrebonne est étroite et a peu de profondeur. Avec £6,500 sterling on peut y ériger un pont. Plusieurs localités offrent des sites favorables pour traverser l'Ottawa dans son cours principal ; ainsi à la Pointe Fortune et à l'Isle de Watson près de Grenville le coût d'un pont serait d'environ £25,000 sterling.

Il a été impossible de faire un relevé de la route proposée pendant l'hiver et au milieu des neiges. Mr. Smith, Arpenteur Provincial, a été employé à tracer une ligne de Montréal à St. André pour un chemin de fer, et à constater la longueur de ce chemin comparativement avec la route par Lachine. Mr. Smith dans son rapport met en fait que la route directe est plane, pratiquable et de cinq milles 3,540 pieds plus courte que la ligne passant par Lachine. Le relevé de Mr. Fleming de Montréal à Bytown fait, il y a deux ans et dont on a parlé plus haut, vient apporter une nouvelle preuve que cette route est de niveau et non accidentée.

Le Rapport ci-dessous de Messieurs Regnaud et Hamilton, ingénieurs choisis pour s'assurer de la possibilité de

construire un chemin de fer, dont le point de départ serait dans le voisinage de la rue St. Denis, sera lu avec plaisir, vu qu'il donne une solution finale à cette question. Les promoteurs de ce chemin ont vu avec regret la violation des droits de propriété commise par des individus chargés de faire le relevé d'une autre ligne, comme s'ils avaient eu en vue de créer dans les paroisses Franco-Canadiennes un sentiment de répulsion pour les chemins de fer. On peut à peine croire que des propriétaires ont vu leurs arbres fruitiers et précieux abattus et détruits par une troupe d'étrangers se donnant comme un parti d'exploration. Il est à présumer que ces individus ont compté pour l'impunité sur l'aménité proverbiale des Franco-Canadiens; qnoique par égard pour la morale publique il aurait été à désirer que les coupables eussent été arrêtés sur le champ et contraints de rembourser aux propriétaires les dommages qu'ils leur avaient causés.

Dans les paroisses Franco-Canadiennes, l'opinion publique est de faire avancer les travaux et les habitans riches sont prêts à entreprendre ces travaux, sur leurs terres respectives, et à prendre en paiement de leurs ouvrage et matériaux (bois et pierre) des actions dans le chemin.

Le public a maintenant devant les yeux un tableau fidèle et impartial de la nature du pays qui traversera le chemin de Montréal et Bytown, des difficultés naturelles qu'il aura à surmonter, de la vaste étendue de territoire maintenant sans vie et n'attendant que l'influence bienfaisante d'un chemin de fer pour révéler ses richesses minérales et agricoles, de l'importance des intérêts engagés dans le commerce des bois, des forêts sans limites de l'Ottawa et du nord, si vastes qu'elles assurent pour l'avenir an Canada un monopole certain dans cette branche de commerce, de la création éventuelle d'une ligne de chemins de fer dans l'intérieur, comme une suite de la construction de ce chemin, du stimulant qu'il donnera aux opérations agricoles en leur offrant un débouché facile, du développement des transactions commerciales qui en sera la coséquence, et des retours profitables qu'en recevront les marchands, lorsque la population de l'intérieur pourra venir à la ville échanger ses produits pour des marchandises, enfin de l'introduction d'un approvisionnement continu et abondant de combustible, sans leqnel la densité de population n'est

pas possible sur cette isle, de l'augmentation de la valeur de la propriété foncière et des nouvelles industries qui devront attirer et indemniser l'artisan et le cultivateur.

Ces idées ne font que réfléchir les sentimens qui animent la communauté, et toute personne qui a donné quelqu'attention à ce sujet n'a pas hésité à prononcer que ce chemin au nord sera une source de prospérité pour Montréal, et un placement avantageux pour les actionnaires.

Le tout respectueusement soumis,

A. M. Delisle,
Président.

Sydney Bellingham,
Sec. et Trésorier.

Extrait du Rapport publié par Mr. Regnaud de son opération du 15 février 1853.

" Je, soussigné, François Joseph Victor Regnaud, arpenteur provincial, ingénieur civil, demeurant à Montréal, certifie qu'ayant été requis par A. M. Delisle, Ecr., demeurant à Montréal, et autres citoyens et propriétaires du même lieu, d'examiner en mes qualités susdites, s'il y avait possibilité de pouvoir tracer à partir de la rue Craig un chemin de fer pour arriver au Côteau St. Louis, de manière à pouvoir continuer le tracé du dit chemin de fer jusqu'à un point quelconque de la rivière des Prairies, en se dirigeant par la place qui paraîtrait offrir le moins de difficultés pour atteindre St. Eustache, comté des Deux-Montagnes, en traversant l'Ile Jésus.

" Quoique je n'aie eu que peu de temps pour examiner cette question et visiter le terrain, je n'hésite pas à répondre affirmativement. Oui, au moyen d'un certain nombre d'arcs ou courbes décrites à partir de la rue Craig pour arriver jusqu'au chemin de la Petite Côte de la Visitation, on peut facilement en effectuant des déblais et des remblais surmonter les obstacles que semblerait présenter le dit Côteau dont la hauteur n'inquiètera nullement l'ingénieur chargé de vaincre cette difficulté.

" J'ai mesuré, à partir de la rue Craig, une longueur de trois mille neuf cent soixante pieds pour arriver sur l'un des points du terrain de M. Logan, et j'ai trouvé que la différence de niveau n'est que de soixante pieds, c'est-à-dire d'un soixante-sixième. Mais ce soixante-sixième au moyen des courbures dont j'ai parlé précédemment, pourrait être réduit de manière à ne présenter qu'une déclivité peu sensible. Cependant c'est cette place qui offre la plus grande difficulté à surmonter."

" A partir du Côteau St. Louis pour arriver sur les bords de la rivière des Prairies, le chemin le plus court et qui offre le moins de difficultés à surmonter, est celui qui va, presque en ligne droite, aboutir au pont Viau. Je cite ce pont parce qu'il existe déjà et que dans le cas où la compagnie serait obligée d'en construire un, par suite du refus des propriétaires de ce pont d'en faire la cession à cette même compagnie, ce point est sans contredit l'un des plus propices à la construction d'un pont sur la rivière des Prairies."